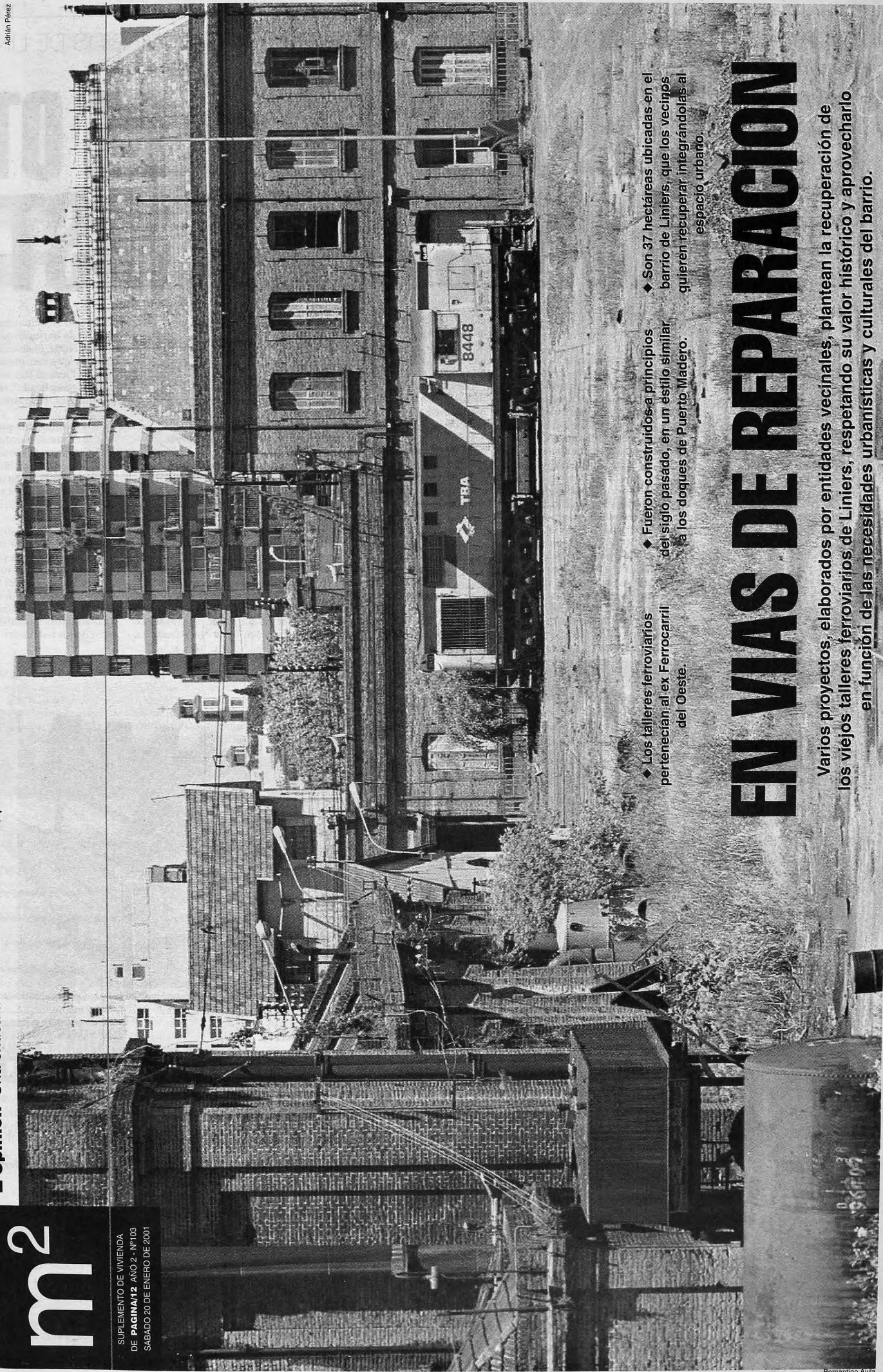




- ◆ Los talleres ferroviarios pertenecían al ex Ferrocarril del Oeste.
- ◆ Fueron construidos a principios del siglo pasado, en un estilo similar a los doques de Puerto Madero.
- ◆ Son 37 hectáreas ubicadas en el barrio de Liniers, que los vecinos quieren recuperar integrándolas al espacio urbano.

# EN VIAS DE REPARACION

Varios proyectos, elaborados por entidades vecinales, plantean la recuperación de los viejos talleres ferroviarios de Liniers, respetando su valor histórico y aprovecharlo en función de las necesidades urbanísticas y culturales del barrio.

Los galpones ferroviarios construidos a principios del siglo pasado cubren 37 hectáreas. Los vecinos, con apoyo de un grupo de legisladores porteños, buscan la protección de sus valores históricos en función de las necesidades urbanísticas y culturales que tiene el barrio.

LA RECUPERACION DE LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LINIERS

# AL RESCATE DE OTRAS EDIFICACION HISTORICAS

Por Liliana Sánchez

La privatización de los servicios ferroviarios y la desafectación de algunos terrenos e inmuebles de las funciones que cumplieron históricamente generaron la formación de espacios residuales en distintos puntos de la ciudad, que provocan una abrupta alteración visual y funcional en el tejido urbano.

Uno de estos casos se encuentra en Liniers, y es el predio de 37 hectáreas delimitado por la Av. Rivadavia, Irigoyen, Juan B. Justo y Reservistas Argentinos hasta las vías. Allí esta emplazado un conjunto de galpones, construidos a principios del pasado siglo, que funcionaron como los talleres del ex Ferrocarril del Oeste. Hoy, las ONG de la zona se proponen recuperar ese espacio con la crea-

ción de un polo cívico-cultural y un área parquizada; pero ninguna de estas ideas podrá concretarse hasta que el Onabe (Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado), titular de esas tierras, se las ceda o venda al Gobierno de la Ciudad, que también las reclama.

Entretanto, a fines del año pasado la Legislatura declaró Área de Protección Histórica a 15 de esos galpones, sobre un total de 80, y esto "va a permitir que cualquier emprendimiento futuro tendrá que integrar esos galpones en las condiciones estructurales originales", afirma la diputada Delia Bisutti, autora del proyecto.

Los galpones "protegidos" ostentan un estilo similar al de los antiguos doques de Puerto Madero, con ladrillos rojos y estructura de hierro tipo mecánico. Algunos conservan los pisos de pinotea, la

**Estilo. Los galpones "protegidos" ostentan un estilo similar al de los antiguos doques de Puerto Madero, con ladrillos rojos y estructura de hierro.**

cerámica esmaltada, las celosías, las escaleras de mármol, los remaches de hierro y la pizarra de los techos. Otros, en cambio, habían sido construidos en chapa, que hoy ya lucen oxidadas.

La intención de las entidades intermedias de Liniers es aprovechar ese espacio en función de las necesidades urbanísticas y culturales que tiene el barrio. Una de ellas está referida a la deficiente comunicación que existe entre el sector Norte y Sur de la Av. Rivadavia,

por cuanto "tenemos tres pasos a nivel, el de Barragán que es mano hacia el Norte, el de Cuzco y el de Irigoyen que son mano hacia el Sur, o la General Paz, o sea que es bastante complicado", resume Noemí Piragini, Delegada Comunal del CGP N 9.

Por eso imaginan que si se diseña un centro de transferencia para el transporte público en las inmediaciones del predio, y su conexión con la estación de Liniers, se logrará mayor fluidez en el tránsito vehicular y peatonal. Además, la reutilización de los edificios existentes, o la construcción de otros nuevos, para la instalación de una comisaría, una escuela, un hospital, un museo ferroviario y la sede (o delegación) del futuro gobierno comunal, conformaría un polo cívico-cultural en un área que resultaría más equidistante respecto de los habitantes de ambos

Adrián Pérez



Las ONG proponen recuperar el espacio creando un polo cívico-cultural y un área parquizada.

**NO ADAPTES TU CASA A LOS MUEBLES...**

**ADAPTA TUS MUEBLES A TU CASA**

**IDEA**



**4857-6242**

Cnel. Apolinario Figueroa 18 (y Warnes) - Capital

**ALFOMBRAMIENTOS LAVALLE**

**Bouclé oferta** Alto tránsito **\$ 6,50 m<sup>2</sup>**

**Bouclé oferta** Alto tránsito **\$ 8,90 m<sup>2</sup>**

**Pelo cortado oferta** **\$ 12,90 m<sup>2</sup>**

**Colocado todo incluido**

Presupuesto sin cargo Capital y provincia

Colocación domingos y feriados Envíos al interior

**Lavalle 2902 4864-5705** Capital Federal

**Aqualine**®  
SIMPLEMENTE AGUA PURA



Tener el mejor servicio es muy simple

- Servicio inmediato de venta y reposición.
- Botellones de 20 litros con exclusivo sistema antiderrame.
- Agua fría y caliente.
- Venta y distribución de insumos para la preparación de infusiones.

**Nº1**  
CALIDAD, PRECIO y SERVICIO

Porque Aqualine es la empresa líder en distribución de agua.

agua pura  
CALIDAD  
garantizada

Solicite su Aqualine al:

**4686-6600 / 6601 / 6602**

Los galpones ferroviarios construidos a principios del siglo pasado cubren 37 hectáreas. Los vecinos, con apoyo de un grupo de legisladores porteños, buscan la protección de sus valores históricos en función de las necesidades urbanísticas y culturales que tiene el barrio.

LA RECUPERACION DE LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LINIERS

# AL RESCATE DE OTRA EDIFICACION HISTORICA

Por Liliana Sánchez

La privatización de los servicios ferroviarios y la desafectación de algunos terrenos e inmuebles de las funciones que cumplieron históricamente generaron la formación de espacios residuales en distintos puntos de la ciudad, que provocan una abrupta alteración visual y funcional en el tejido urbano.

Uno de estos casos se encuentra en Liniers, y es el predio de 37 hectáreas delimitado por la Av. Rivadavia, Irigoyen, Juan B. Justo y Reservistas Argentinos hasta las vías. Allí está emplazado un conjunto de galpones, construidos a principios del pasado siglo, que funcionaron como los talleres del ex Ferrocarril del Oeste. Hoy, las ONG de la zona se proponen recuperar ese espacio con la crea-

ción de un polo cívico-cultural y un área parqueada; pero ninguna de estas ideas podrá concretarse hasta que el Onabe (Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado), titular de esas tierras, se las ceda o venda al Gobierno de la Ciudad, que también las reclama.

Entretanto, a fines del año pasado la Legislatura declaró Área de Protección Histórica a 15 de esos galpones, sobre un total de 80, y esto "va a permitir que cualquier emprendimiento futuro tendrá que integrar esos galpones en las condiciones estructurales originales", afirma la diputada Delia Bisutti, autora del proyecto.

Los galpones "protegidos" ostentan un estilo similar al de los antiguos doques de Puerto Madero, con ladrillos rojos y estructura de hierro tipo mecánico. Algunos conservan los pisos de pinotea, la

**Estilo. Los galpones "protegidos" ostentan un estilo similar al de los antiguos doques de Puerto Madero, con ladrillos rojos y estructura de hierro.**

cerámica esmaltada, las celosías, las escaleras de mármol, los remaches de hierro y la pizarra de los techos. Otros, en cambio, habían sido construidos en chapa, que hoy ya lucen oxidados.

La intención de las entidades intermedias de Liniers es aprovechar ese espacio en función de las necesidades urbanísticas y culturales que tiene el barrio. Una de ellas está referida a la deficiente comunicación que existe entre el sector Norte y Sur de la Av. Rivadavia,

por cuanto "tenemos tres pasos a nivel, el de Barragán que es mano hacia el Norte, el de Cuzco y el de Irigoyen que son mano hacia el Sur, o la General Paz, o sea que es bastante complicado", resume Noemí Piragini, Delegada Comunal del CGP N 9.

Por eso imaginan que si se diseña un centro de transferencia para el transporte público en las inmediaciones del predio, y su conexión con la estación de Liniers, se logrará mayor fluidez en el tránsito vehicular y peatonal. Además, la reutilización de los edificios existentes, o la construcción de otros nuevos, para la instalación de una comisaría, una escuela, un hospital, un museo ferroviario y la sede (o delegación) del futuro gobierno comunal, conformaría un polo cívico-cultural en un área que resultaría más equidistante respecto de los habitantes de ambos

sectores (Norte y Sur).

"Me interesa que esos terrenos integren la trama urbana de lo que es el barrio de Liniers, porque se ha generado como una isla inaccesible con un espacio verde que sería un pulmón fundamental para el barrio. Entonces, si logramos que todo ese espacio se integre, podemos conseguir mejor comunicación entre la zona Norte y Sur y una circulación más fluida", sostiene el arq. Raúl Fiorelli, integrante de la Asociación Liniers se Mueve.

Simultáneamente, esta propuesta se compatibiliza con el proyectado Corredor Verde del Oeste incluido en el Plan Urbano Ambiental (PUA), y que consiste en la "generación de espacios verdes sobre el Corredor Ferroviario (desde Once a Liniers) y creación de grandes parques en Caballito y Liniers, e integración Norte Sur", según especifica el texto referido al Modelo Territorial del PUA. También se prevé el soterramiento de las vías en ese tramo. La comunidad de Liniers espera expectante a sus vecinos de Caballito, donde el Onabe ya cedió 10 hectáreas a favor del Gobierno de la Ciudad para la creación del Parque en Tierras Ferroviarias. Y éste fue precisamente el tema convocante para un Concurso Nacional de Anteproyectos organizado por la So-

■ Un conjunto de galpones, construidos a principios del pasado siglo, que funcionaron como los talleres del ex Ferrocarril del Oeste.

■ **Integración. Las entidades intermedias de Liniers reclaman que los terrenos integren la trama urbana del barrio, en lo que hoy es "una isla inaccesible".**

ciudad Central de Arquitectos. Mientras tanto, exhiben su propio déficit en la relación superficie verde/habitante, por cuanto disponen de una sola plaza grande, la Sarmiento, y algunas otras plazas que resultan insuficientes para sus casi 50.000 habitantes.

Por ahora, el predio no está encuadrado en una zonificación determinada porque cuando se hicieron las últimas modificaciones al Código de Planeamiento Urbano "fue tomado como si fuera una estación de tren, no tiene código, no se le ha dado una zonificación", aclara Daniel Ferreira, director del CGP N 9.

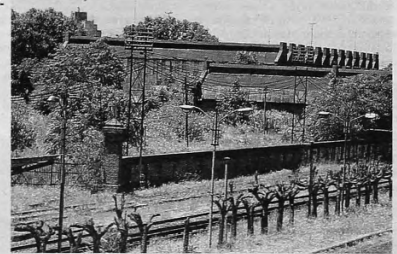
En un área tan amplia caben también muchas posibilidades de recreación. El Ing. Manlio Wylder, otro integrante de Liniers se Mueve, elaboró un proyecto para trasladar el Museo Ferroviario desde Retiro hasta el predio de Liniers; y supone, además, que a través del cobro de las entradas, éste podría ser una de las fuentes de financiamiento para el emprendimiento. Otros recursos podrían provenir del alquiler a los negocios instalados (parrillas de comidas y otros), de préstamos internacionales y donaciones a los hechos culturales, además de los aportes que harían las empresas concesionarias que explotan el ferrocarril de la ex línea Sarmiento.

Actualmente TBA (Trenes de Buenos Aires) ocupa algunos de esos galpones, donde tiene asignado personal para la reparación de máquinas, y otros que cumplen el rol de guardias para garantizar la seguridad del lugar.

■ La Legislatura declaró Área de Protección Histórica a 15 de esos galpones, sobre un total de 80.



Adrián Pérez



■ Las ONG proponen recuperar el espacio creando un polo cívico-cultural y un área parqueada.



Adrián Pérez

**Aqualine**  
SIMPLEMENTE AGUA PURA

Tener el mejor servicio es muy simple

- Servicio inmediato de venta y reposición.
- Botellones de 20 litros con exclusivo sistema antiderrame.
- Agua fría y caliente.
- Venta y distribución de insumos para la preparación de infusiones.

**Nº1**  
CALIDAD, PRECIO Y SERVICIO

Porque Aqualine es la empresa líder en distribución de agua.

Solicite su Aqualine al:  
**4686-6600 / 6601 / 6602**

**NO ADAPTES TU CASA A LOS MUEBLES...**

**ADAPTA TUS MUEBLES A TU CASA**

**IDEA**

**4857-6242**  
Cnel. Apolinario Figueroa 18 (v Warnes) - Capital

**ALFOMBRAMIENTOS LAVALLE**

|                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| Bouclé oferta          | Bouclé oferta          |
| Alto tránsito          | Alto tránsito          |
| \$ 6,50 m <sup>2</sup> | \$ 8,90 m <sup>2</sup> |

Pelo cortado oferta  
**\$ 12,90 m<sup>2</sup>**

Colocado todo incluido  
Presupuesto sin cargo  
Capital y provincia

Colocación domingos y feriados  
Envíos al interior

Lavalle 2902 4864-5705  
Capital Federal

**35% off**

**NET**  
MUEBLES

godoy cruz 1740 48 33 39 01 lun sab: 10.30 a 19.30 hs.

**Bibliotecas**  
CARPINTERIA DE MADERA A MEDIDA  
consútenos  
Madera Noruega & Company

Escritorios - Botseries -  
Muebles de computación  
Equipamientos para colegios  
e instituciones

Camargo 940 (1414) cap.  
Tel-Fax 4855-7161

# RA RICA

sectores (Norte y Sur).

"Me interesa que esos terrenos integren la trama urbana de lo que es el barrio de Liniers, porque se ha generado como una isla inaccesible con un espacio verde que sería un pulmón fundamental para el barrio. Entonces, si logramos que todo ese espacio se integre, podemos conseguir mejor comunicación entre la zona Norte y Sur y una circulación más fluida", sostiene el arq. Raúl Fiorelli, integrante de la Asociación Liniers se Mueve.

Simultáneamente, esta propuesta se compatibiliza con el proyectado Corredor Verde del Oeste incluido en el Plan Urbano Ambiental (PUA), y que consiste en la "generación de espacios verdes sobre el Corredor Ferroviario (desde Once a Liniers) y creación de grandes parques en Caballito y Liniers, e integración Norte Sur", según especifica el texto referido al Modelo Territorial del PUA. También se prevé el soterramiento de las vías en ese tramo. La comunidad de Liniers observa expectante a sus vecinos de Caballito, donde el Onabe ya cedió 10 hectáreas a favor del Gobierno de la Ciudad para la creación del Parque en Tierras Ferroviarias. Y éste fue precisamente el tema convocante para un Concurso Nacional de Anteproyectos organizado por la So-



■ Un conjunto de galpones, construidos a principios del pasado siglo, que funcionaron como los talleres del ex Ferrocarril del Oeste.

- **Integración. Las**
- **entidades intermedias**
- **de Liniers reclaman que**
- **los terrenos integren la**
- **trama urbana del**
- **barrio, en lo que hoy es**
- **"una isla inaccesible".**

ciedad Central de Arquitectos. Mientras tanto, exhiben su propio déficit en la relación superficie verde/habitante, por cuanto disponen de una sola plaza grande, la Sarmiento, y algunas otras plazoletas que resultan insuficientes para sus casi 50.000 habitantes.

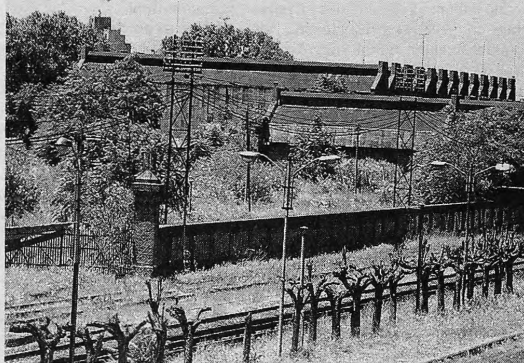
Adrián Pérez

Por ahora, el predio no está encuadrado en una zonificación determinada porque cuando se hicieron las últimas modificaciones al Código de Planeamiento Urbano "fue tomado como si fuera una estación de tren, no tiene código, no se le ha dado una zonificación", aclara Daniel Ferreiro, director del CGP N 9.

En un área tan amplia caben también muchas posibilidades de recreación. El Ing. Manlio Wylder, otro integrante de Liniers se Mueve, elaboró un proyecto para trasladar el Museo Ferroviario desde Retiro hasta el predio de Liniers; y supone, además, que a través del cobro de las entradas, éste podría ser una de las fuentes de financiamiento para el emprendimiento. Otros recursos podrían provenir del alquiler a los negocios instalados (patios de comidas y otros), de préstamos internacionales y donaciones a los hechos culturales, además de los aportes que harían las empresas concesionarias que explotan el ferrocarril de la ex línea Sarmiento.

Actualmente TBA (Trenes de Buenos Aires) ocupa algunos de esos galpones, donde tiene asignado personal para la reparación de máquinas, y otros que cumplen el rol de guardias para garantizar la seguridad del lugar.

- **La Legislatura declaró Área de Protección Histórica a 15 de esos galpones, sobre un total de 80.**



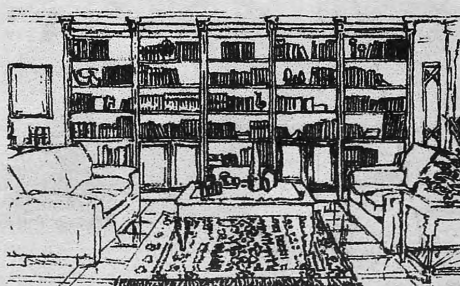
Adrián Pérez

35% off

NET

MUEBLES

godoy cruz 1740 48 33 39 01 lun sab: 10.30 a 19.30 hs.



**Bibliotecas**

CARPINTERIA DE  
MADERA A MEDIDA  
consúltenos  
Madera Noruega  
& Company

Escritorios - Bolsas -  
Muebles de computación  
Equipamientos para colegios  
e instituciones

Camargo 940 (1414) cap.

Tel-Fax 4855-7161

m²

Por Roberto Azzareto\*

La negativa del Senado a sancionar la ley de infraestructura, con media sanción de Diputados, la ha dejado transformada en un simple decreto de necesidad y urgencia profundamente cuestionable, porque en este caso no hay necesidad ni urgencia. Se trata de un tema que será muy conflictivo y proclive a manejos poco claros. Antecedentes de vieja y nueva data en Europa y la experiencia argentina indican que la mayor parte de la corrupción política gira siempre alrededor de la obra pública y de las concesiones de servicios públicos.

♦ **Leyes de Obras Públicas y de Concesiones de Obra Pública:** el artículo 32 establece que el régimen establecido en el decreto 1299/2000 será alternativo al de las leyes 13.064 y 17.520. "La reglamentación del presente decreto podrá autorizar la inclusión en los contratos de aquellas normas de dichas leyes que el mismo indique y que no se opongan al régimen del presente decreto." Dos leyes subordinadas a un decreto. La Ley de Obras Públicas establece, por ejemplo, el límite del 20 por ciento en la ampliación de las obras como reaseguro del Estado de que el contratista respete los precios pactados; la Ley de Concesiones establece que las tarifas de peaje deben estar relacionadas con el ahorro que el usuario recibe. Ha sido inspiración de los concesionarios la suspensión de estas leyes porque pone límites a la prórroga indefinida de los contratos. En ese sentido habían ya logrado que el Senado votara en 1998, sorpresivamente, un proyecto del senador Massat (hoy denunciado por enriquecimiento ilícito) que le daba al Ejecutivo plena facultades para fijar discrecionalmente tarifas, plazos, obras, sin licitación.

♦ **Licitaciones nacionales o internacionales:** solamente en las obras que superan los 45 millones pueden presentarse empresas internacionales. Hay pocas obras de ese monto en el plan, que por otra parte pueden dividirse en tramos. El resultado concreto es que favorece el oligopolio y pagaremos diez lo que vale cinco. Como dato histórico, el Complejo Ferroviario Zárate Brazo Largo se adjudicó en 100 millones de dólares. Cuando se inauguró, siete años después, el costo ascendía a 700 millones. Más recientemente, en la licitación del primer tramo de la línea H de subterráneos, los consorcios españoles cotizaron el 50 por ciento del presupuesto oficial y de lo licitado por los constructores locales, lo que demuestra que con los mismos fondos que reclaman las empresas locales se puede construir el doble de kilómetros. Por otro lado, los insumos de la construcción, la mano de obra, consultoría y trabajos para Pymes, tradicionalmente se ha contratado en el país. Nadie trae sus obreros o el cemento del país de origen de la empresa.

Ahora bien, mientras la Cámara de la Construcción insistió en esa cláusula de preferencia, por el otro lado venden sus

# Sobre el Plan de Infraestructura

El lanzamiento del Plan de Infraestructura por decreto de necesidad y urgencia genera cuestionamientos y un debate que el Congreso no ofreció. El enfoque crítico del titular de una asociación de usuarios.

contratos de concesión y parte de sus empresas al exterior. ¿El negocio será conseguir obras caras para vender mejor las empresas? ¿Es un negocio financiero para colocar bonos más garantizados que los famosos avales del tesoro que utilizó el régimen militar?

♦ **Fuentes de Trabajo:** se ha incurrido en groseras exageraciones para justificar el plan en cuanto a la generación de empleo. Oficialmente se habla de 400 mil empleos anuales, cuando serán como má-

ximo 50 mil. Sobre una inversión prevista para el 2001 de 1500 millones de pesos, se puede destinar como máximo un tercio (500 millones) al pago de salarios. Estimando un costo anual por obrero, con cargas sociales incluidas, de 10 mil pesos, esa cifra representa no más de 50 mil empleos.

♦ **Peaje + subsidio:** el decreto permite subsidiar las concesiones de peaje siempre que lo que se prevea recaudar sea menor al 60 por ciento del costo de la obra. Es decir, si el peaje alcanza para pagar el 85 por ciento de la obra, no hay subsidio, pero si el peaje alcanza para pagar el 15 por ciento de la obra el Estado pone el otro 85 por ciento. Esto es grotesco y escandaloso. ¿Qué sentido tiene el peaje si hay que dar un subsidio del 50, 80 o 100 por ciento? Esto es alimentar el costo argentino gobernado para pocos. Sigue la fiesta.

Esto además legaliza una práctica abusiva y corrupta que se aplicó en varias concesiones anteriores. En la Ruta 2 se subsidió su construcción con 172 millones de pesos, cifra que equivale al verdadero valor de la obra. Pero, además, el concesionario ya cobró un importe superior en peaje, con tarifas de 14 pesos y triplicación del tráfico. Además, hasta la finalización

de la concesión en 2010, a este precio de peaje y sin calcular incremento del caudal de tránsito, percibirá otros 400 millones adicionales. Esto fue firmado por el ex gobernador Eduardo Duhalde, pero la oposición hizo mutis por el foro.

Otro caso es el Puente Rosario-Victoria. El 80 por ciento se paga con fondos del Tesoro, el 20 por ciento con peaje. Cuando se habilite, los camiones pagarán 60 pesos (ida y vuelta) por cruzar el río. Un peaje extremadamente alto que encarece los fletes y perjudica las exportaciones.

A todo esto agreguemos que como no se licitan las obras de peaje, no existe un precio cierto cotizado por la obra. Con el argumento de que el concesionario invierte su propio dinero (esto no es cierto, invierte lo que cobra al usuario o el subsidio del Estado) y que al Estado no le interesa cuánto le cuesta la obra sino que la prestación se haga. El Estado se ha despreocupado totalmente del precio de las obras. Esto genera abusos ya que las empresas tienden a inflar los costos para anticipar los beneficios que trasladan a las empresas constructoras que son las mismas que integran el consorcio concesionario.

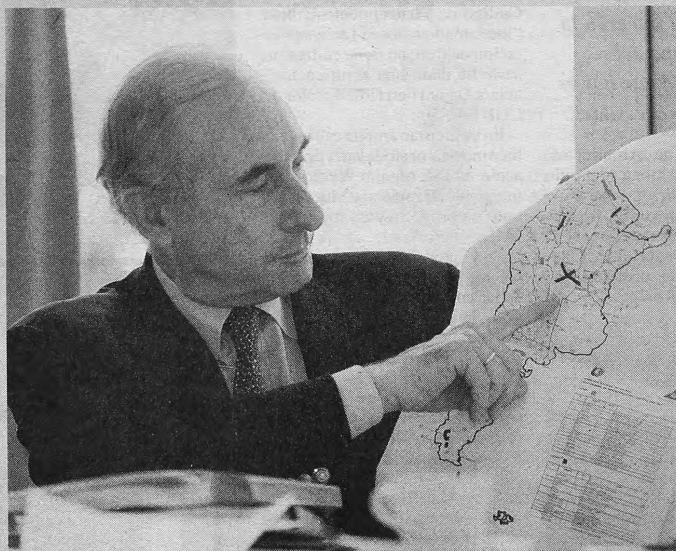
## Qué se construirá

Hay algunas obras importantes, como la autopista Córdoba-Rosario o la Autovía Paraná-Victoria-Colón, algunos tramos de pavimentos, como la vinculación de Formosa con Salta, pero en general es un catálogo de obras diversas que llenan algunas necesidades locales pero no transforman la región. Por ejemplo, en Mendoza se harán dos anillos de circunvalación, pero no se trata de dos autopistas o autovías nuevas que distribuyan adecuadamente el tráfico entre los distintos accesos, sino de vinculaciones de tramos de autopistas con calles, éstas con autovías y éstas con avenidas. Para esto se gastan 180 millones de dólares. Con esos mismos fondos, se puede impermeabilizar la red de canales y acequias del Río Mendoza, complemento indispensable del dique Potrerillos (en ejecución) y que asegura el agua del conglomero agrícola y urbano más importante de la provincia. Hoy se pierde la mitad del agua por falta de impermeabilización de los canales.

Son las clásicas obras, sin estudios de rentabilidad social y caras que engendran la patria contratista. No se habla hoy día de proyectos como el sistema de riego del río Negro. No se encaran los tres corredores viales bioceánicos fundamentales ni la modernización de la red troncal de ferrocarriles, o una meta social imprescindible: asegurarle agua potable al 100 por ciento de la población de los centros urbanos en un plazo no mayor de cinco años.

Este plan fue elaborado por personas de poca amplitud de miras, pensando por un lado en resucitar la patria contratista y por otro en colocar bonos que puedan venderse a más precio que otras emisiones.

\* Abogado. Ex concejal porteño por el Partido Demócrata. Titular de la Asociación de Usuarios de Servicios Públicos



## ARCHIVOS ACTIVOS®

Todas las posibilidades para sentirse bien.

Sillas & Sillones

Escritorios

Bibliotecas

Carros

Puestos de Trabajo

Cajón profundo

Modulos

Bandeja

## ARCHIVOS ACTIVOS®

Ventas: Av. Boedo 1938/42 (1239) Bs. As. Argentina  
 Sucursal Centro: M.T. de Alvear 1399 - Recoleta - Cap. Fed.  
 Telefax: (011) 4923-3000 (Rotativas)  
<http://www.archivosactivos.com>

Brasil: Rua Turiassu 2101 - San Pablo - Telefax: (551) 38712961  
 Uruguay: Mosca - Av. 18 de Julio 1578 - Montevideo Tel: (598) 2 409-3141  
 Chile: El Bosque Norte 065 (of.31) Las Condes. Santiago - Tel: (562) 335-4812 / 333-0112

Stands permanentes: Unicenter - Buenos Aires Design - Abasto de Buenos Aires - Galerías Pacífico - Alto Palermo Shopping

m²

4 Sábado 20 de enero de 2001